臺灣高等法院臺中分院刑事判決

108年度交上訴字第2029號

上　訴　人　臺灣彰化地方檢察署檢察官
被　　告　林信昌
輔　佐　人　林淑貞

上列上訴人因被告業務過失致死案件，不服臺灣彰化地方法院105年度交訴字第17號中華民國108年7月31日第一審刑事判決（起訴案號：臺灣彰化地方檢察署104年度偵字第10616號），提起上訴，本院判決如下：

主　文

上訴駁回。

理　由

一、公訴意旨略以：林信昌為貨櫃車駕駛，係從事業務之人，領有職業聯結車駕駛執照，於民國104年10月19日12時55分許，駕駛車號000-00號營業貨櫃曳引車，拖帶載有貨物貨櫃之車號00-00號營業半拖車，沿彰化縣○○鄉○○路○○道由東往西行駛，依綠燈號誌，直行通過與青雲路（接福鹿橋）設有行車管制號誌及禁止左轉暨機慢車兩段式左轉標誌之交岔路口時，應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，而按當時天候晴，日間自然光線，柏油路面、乾燥、無缺陷，無障礙物、視距良好等情節，並無不能注意之情事，竟疏未注意及之；適有曾金花騎乘車號000- 000號普通重型機車，沿龍舟路慢車道由東往西行駛至上開交岔路口，甫逕行左轉彎，欲通過交岔路口，雙方互見對方來車已避、煞不及，林信昌貨櫃車撞擊曾金花、車倒地後，車輪輾過曾金花頭部，致曾金花因顱骨骨折併顱腦損傷、肋骨骨折併氣胸、多重器官外傷性損傷，當場死亡。因認林信昌涉犯刑法第276條第2項之業務過失致人於死罪嫌等語。

二、按犯罪事實之認定，係據以確定具體的刑罰權之基礎，自須經嚴格之證明，故其所憑之證據不僅應具有證據能力，且須經合法之調查程序，否則即不得作為有罪認定之依據。倘法院審理之結果，認為不能證明被告犯罪，而為無罪之諭知，

即無刑事訴訟法第154條第2項所謂「應依證據認定」之犯罪事實之存在。因此，刑事訴訟法第308條前段規定，無罪之判決書只須記載主文及理由，而其理由之論敘，僅須與卷存證據資料相符，且與經驗法則、論理法則無違即可，所使用之證據亦不以具有證據能力者為限，即使不具證據能力之傳聞證據，亦非不得資為彈劾證據使用。故無罪之判決書，就傳聞證據是否例外具有證據能力，本無須於理由內論敘說明（最高法院100年度臺上字第2980號刑事判決意旨參照）。本院就本案審理結果，認為被告林信昌的犯罪不能證明（理由詳如後述），爰不論述卷內各項證據是否具有證據能力，先此敘明。

三、按犯罪事實應依證據認定之，無證據不得認定犯罪事實；又不能證明被告犯罪者，應諭知無罪之判決，刑事訴訟法第154條第2項及第301條第1項分別定有明文。又依刑事訴訟法第161條第1項規定：檢察官就被告犯罪事實，應負舉證責任，並指出證明之方法。因此，檢察官對於起訴之犯罪事實，應負提出證據及說服之實質舉證責任；倘其所提出之證據，不足為被告有罪之積極證明，或其指出證明之方法，無從說服法院以形成被告有罪之心證，基於無罪推定之原則，自應為被告無罪判決之諭知，最高法院92年臺上字第128號著有判例足參。所謂認定犯罪事實之證據，係指足以認定被告確有犯罪行為之積極證據而言，如未發現相當證據，或證據不足以證明，自不能以推測或擬制之方法，以為裁判基礎。且刑事訴訟上證明之資料，無論其為直接證據或間接證據，均須達於通常一般人均不致於有所懷疑，而得確信其為真實之程度，始得據為有罪之認定，若其關於被告是否犯罪之證明未能達此程度，而有合理性懷疑之存在，致使無從形成有罪之確信，根據「罪證有疑，利於被告」之證據法則，即不得遽為不利被告之認定，其以情況證據（即間接證據）斷罪時，尤須基於該證據在直接關係上所可證明之他項情況事實，本乎推理作用足以確證被告有罪，方為合法，不得徒憑主觀上

之推想，將一般經驗上有利被告之其他合理情況逕予排除，此觀諸最高法院76年臺上字第4986號、32年度上字67號判例意旨亦甚明顯。

四、公訴意旨認被告涉犯業務過失致死罪嫌，依起訴書的記載，無非以被告之供述，道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表㈠㈡、道路交通事故當事人酒精測定紀錄表、道路交通事故肇事人自首情形紀錄表、彰化縣00000000000000000000路0000000號查詢汽車駕駛人網路列印畫面、被告車輛行車紀錄器及肇事路口監視器之錄影光碟暨翻拍照片、事故現場暨肇事車輛蒐證照片、臺灣彰化地方檢察署檢驗報告書、相驗屍體證明書、相驗照片、交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會105年1月18日彰鑑字第1040002537號函所附鑑定意見書等資料，為其主要論據。

五、訊據被告固不否認曾於上揭時間，駕駛車號000-00號營業貨櫃曳引車，拖帶載有貨物貨櫃之車號00-00號營業半拖車，沿彰化縣○○鄉○○路○○道由東往西方向行駛，而在彰化縣○○鄉○○路與青雲路之交岔路口，與被害人曾金花騎乘之車號000- 000號普通重型機車，發生擦撞而肇事，造成被害人人車倒地後，被害人上半身遭其車輪輾壓，致被害人受有顱骨骨折併顱腦損傷、肋骨骨折併氣胸、多重器官外傷性損傷，而當場死亡的事實，惟堅詞否認有何業務過失致死之犯行，辯稱：我駕駛的貨車，沿彰化縣○○鄉○○路的內側車道，向前行駛，因為才剛綠燈起步行駛不久，且貨車笨重，速度不快，並未超速，行經肇事地點，被害人騎乘機車從其右方分隔島外的慢車道，突然進行左轉彎，我根本沒有時間反應。被害人未遵守交通規則兩段式左轉，基於信賴原則，我應無過失，況且，我駕駛之貨櫃車屬重車，體積大、駕駛座又高，有視線死角存在，當下並無充足時間可採取適當措施以避免發生交通事故。本件車禍的發生，我應該無過失等語。

六、經查：

㈠公訴人所舉之道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表㈠㈡、道路交通事故當事人酒精測定紀錄表、道路交通事故肇事人自首情形紀錄表、彰化縣警察局鹿港分局交通分隊110報案紀錄單、臺灣彰化地方檢察署檢驗報告書、相驗屍體證明書各1份，以及公路監理電子閘門證號查詢汽車駕駛人網路列印畫面共5紙、事故現場暨肇事車輛蒐證照片21張、相驗照片10張（見相字卷第12頁至第14頁、第26頁至第27頁、第31頁至第32頁、第40頁至第46頁、第69頁至第73頁、第15頁至第25頁、第53頁至第57頁），固能證明被告駕駛上開車輛，曾於上揭時、地，與被害人騎乘之機車發生道路交通事故，被害人因而人車倒地，並遭被告駕駛車輛的車輪輾壓，致受有顱骨骨折併顱腦損傷、肋骨骨折併氣胸、多重器官外傷性損傷，而當場死亡，以及被告於肇事後，留在現場，並於警方到場時坦承為肇事當事人，且被告經警以酒精測試器測得之酒精濃度為零等事實過程，但無法據此認定本件道路交通事故之發生，被告是否具有過失。換言之，前述的證據資料，雖可證明本件道路交通事故之發生，以及被害人因此死亡的事實，但如果沒有其他證據或資料佐證，尚無法證明被告就本件道路交通事故，應負過失責任。

㈡按「機車行駛至交岔路口，其轉彎，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，應依第102條及下列規定行駛：一、內側車道設有禁行機車標誌或標線者，應依兩段方式進行左轉，不得由內側或其他車道左轉。二、在三快車道以上單行道道路，行駛於右側車道或慢車道者，應以兩段方式進行左轉彎；行駛於左側車道或慢車道者，應以兩段方式進行右轉彎」、「轉彎車應讓直行車先行」、「機慢車兩段左轉標誌・・・，用以告示左轉大型重型機車以外之機車或慢車駕駛人應遵照號誌指示，在號誌顯示允許直行時先行駛至右前方路口之左轉待轉區等待左轉，俟該方向號誌顯示允許直行後，再行續駛，以兩段方式完成左轉。本標誌設於實施機慢車兩

段左轉路口附近顯明之處，並配合劃設機慢車左轉待轉區標線」、「禁行方向標誌，用以告示車輛駕駛人禁行之方向。・・・禁止左轉・・・。設於禁止各種車輛右轉、左轉或左右轉道路入口附近顯明之處」，道路交通安全規則第99條第2項第1款、第2款、第102條第1項第7款、道路交通標誌標線號誌設置規則第65條、第74條分別定有明文。查被害人騎乘機車駛進彰化縣○○鄉○○路與青雲路之交岔路口前，原行駛於彰化縣○○鄉○○路最外側的慢車道（由東往西方向），此經原審勘驗案發現場的監視錄影光碟與裝設在被告所駕駛車輛上的行車紀錄器錄影檔案，以及本院勘驗前述行車紀錄器錄影檔案無誤（見原審卷第85頁反面至第86頁反面、本院卷第139頁至第140頁），並有監視錄影翻拍照片共19張附卷可稽（見相字卷第59頁至第61頁、本院卷第149頁至第173頁）。而被害人騎乘機車行駛於彰化縣○○鄉○○路最外側的慢車道的前方，即龍舟路與青雲路之號誌管制路口，設有「禁止左轉」與「機慢車兩段左轉」的標誌，且臨近路口的慢車道鋪面白色指向線顯示直線與右弧形箭頭，除有被告自行提出的案發現場照片2張在卷可證外（見原審卷第17頁），並有道路交通事故現場圖、警方在道路交通事故現場之蒐證照片與本院擷取行車紀錄器影像之翻拍照片附卷可佐（見相字卷第12頁、第15頁、本院卷第116頁、第153頁），是被害人於案發當日，騎乘機車沿彰化縣○○鄉○○路○○道由東往西方向行駛，行駛接近龍舟路與青雲路之交岔路口時，依遵守現場標誌與標線，僅得直行與右轉，如欲進行左轉彎，應遵守標誌進行兩段方式左轉彎；被害人卻未依規定進行兩段式左轉，且未禮讓直行車之被告，先行通過，即逕自從最外側慢車道進行左轉彎，繞過其左側的小客車後，行駛進入上開交岔路口，因而發生本件道路交通事故，被害人就本件道路交通傷害事件，自具有過失。而本件道路交通事故，經先後送交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會、交通部公路總局車輛行車事故鑑定會覆議會、國立交通大

學，進行鑑定結果，均一致認為被害人騎乘機車，沿設有快慢車道分隔島之慢車道，行至號誌管制正常之交岔路口，由設有禁止左轉及機慢車兩段式左轉標誌（直行及右轉箭頭號誌）之慢車道，違規逕自左轉行駛不當，且未注意並禮讓左側已駛進之直行車先行，為肇事原因，有交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會【彰化縣區0000000案】鑑定意見書、交通部公路總局車輛行車事故鑑定會覆議會【覆議字第00 0000號】覆議意見書、國立交通大學行車事故鑑定意見書各1份在卷可證（見偵字卷第9頁至第11頁、原審卷第24頁、第75頁至第76頁），是被害人就本件道路交通事故之發生，具有過失一節，至為灼然。

㈢依道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表㈠、道路交通事故現場蒐證照片、被告所提照片與本院勘驗行車紀錄器光碟的結果與擷取之照片（見相字卷第12頁至第13頁、第15頁、原審卷第17頁第29頁、本院卷第139頁至第140頁、第153頁至第163頁），可以觀察到臨近上開交岔路口之彰化縣○○鄉○○路，以寬式分隔島劃分快慢車道，臺中市○○路的內側快車道共有2線車道，各寬約3.5公尺，最內側車道供車輛進行左轉彎與直行，與外側慢車道比鄰的車道（即被告駕駛車輛行駛的車道）則供車輛直行，而被害人騎乘機車行駛的外側慢車道，則寬約5.2公尺，依現場標誌、標線與號誌，僅供汽、機車直行與右轉彎，禁止車輛左轉彎，機車則需兩段式左轉。查被害人於案發當日，原騎乘機車行駛於彰化縣○○鄉○○路最外側的慢車道，其未依規定進行兩段式左轉，逕自從慢車道進行左轉，試圖穿越路寬合計12.2公尺的快、慢車道（計算式＝3.5公尺＋3.5公尺＋35.2公尺），將造成內側兩線快車道的汽車駕駛人難以反應，而屬危險之舉。又被害人騎乘機車行駛的慢車道，與快車道之間，隔著分隔島，使駕車行駛於內側快車道的被告或其他駕駛人，難以清楚觀察並注意到外側慢車道的行駛狀態，且依本院勘驗行車紀錄器的錄影檔案結果（見本院卷第139頁至第140頁）

，顯示案發當日的號誌為綠燈，行駛於龍舟路的被告、被害人與其他交通參與者，均駕駛動力交通工具向前直行，而被告駕駛的車輛與被害人騎乘的機車之間，除隔著分隔島外，被害人騎乘機車因靠右行駛，其與被告駕駛的車輛間，尚隔著一部行駛於慢車道的小客車，在此情況下，要求被告分心注意慢車道的前述小客車的行駛動態，已屬困難，更何況是隔著分隔島與小客車的被害人所騎乘的機車。再依原審與本院勘驗行車紀錄器錄影檔案的結果，顯示錄影時間為00：00：47秒，被告駕駛的車輛，已經極為接近前方的停止線，此時可以觀察到被害人騎乘機車從前述小客車的右側，直接逕行左轉彎（見本院卷第140頁、第159頁至第164頁），而錄影時間為00：00：49，被告駕駛的車輛前方，出現被害人的機車，接著被告駕駛的車輛的車頭已過斑馬線（見原審卷第86頁、本院卷第165頁至第173頁），由此可知，從被害人違規騎乘機車進行左轉至被告可以發現時起，迄至被告採取向左閃避措施時止，僅有短短的2秒，考量案發當時，被告駕駛的車輛與被害人騎乘的機車均在行進中，而被害人騎乘的機車，不僅與被告分屬不同的車道，且彼此間，隔著分隔島與一輛小客車，要求被告於被害人進行左轉的當下，立刻發現，並採取迴避措施，實屬困難，況且，對照前述勘驗行車紀錄器錄影檔案的結果與擷取畫面，顯示被害人騎乘機車，從在慢車道的小客車右側，違規進行左轉彎時，被告駕駛的車輛已極為接近停止線（見本院卷第163頁），而被害人進行左轉彎後的1至2秒，被告駕駛的車輛已跨越停止線與斑馬線，並採取向左閃避的舉動（見本院卷第165頁至第167頁），足認被告駕駛車輛，發現違規左轉的被害人時，其與被害人已處於難以閃避或迴避的距離。而依國立交通大學行車事故鑑定意見書有關「‧‧按『在遭遇無預警之交通險境時，百分之95的駕駛人可以在1.6秒內完成感識與反應（perception- response times）。』‧‧肇事路段行車速限為70公里/小時【參104年度相字第784號相驗卷第13頁道路

交通事故調查報告表㈠】，依時速70公里於乾燥柏油路面（採用煞車阻力係數0.75)之汽車煞停時間約需(70/[3.6X0.75X9.81] =)2.64秒；則一般正常駕駛人在該肇事環境下需要約（1.6+2.64 =)4.24秒發現、感識危險異狀，並適當採取緊急煞車始有機會避免撞擊事故之發生」的記載（見原審卷第76頁），因本案被告從發現被害人騎乘機車違規左轉時起至採取迴避措施閃避時止，約僅有2秒，顯然不足4.24 秒的反應時間，是被告就本件道路交通事故之發生，依照其當時所處的情境，並無採取迴避措施的可能，被告自無需負擔過失責任。而本件道路交通事故，經送交通部公路總局車輛行車事故鑑定會覆議會、國立交通大學，進行鑑定結果，均認為被告駕駛車輛無肇事因素，則有交通部公路總局車輛行車事故鑑定會覆議會【覆議字第105279號】覆議意見書、國立交通大學行車事故鑑定意見書各1份附卷可憑（見原審卷第24頁、第75頁至第76頁），益證被告就本件道路交通事故之發生，並無過失。

㈣公訴人所舉的交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會【彰化縣區0000000案】鑑定意見書，雖認定本件道路交通事故之發生，被告駕駛貨櫃貨運，行經設有行車管制號誌交岔路口，疏未注意車前狀況，適採安全措施，為肇事次因（見偵字卷第9頁至第11頁）。但認定被告有未注意車前狀況的過失，前提需先認定依當時的情況，被告在發生撞擊被害人前的若干距離，已有觀察或發現被害人違規左轉的機會與可能，且依當時的距離，被告有充分的時間採取減慢速度、煞車暫停或變換車道等迴避措施的可能，僅因被告一時粗心而未能及早發現被害人，以致錯失採取迴避錯失的機會，始能認定被告有疏未注意車前狀況的過失，然交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會的前述鑑定意見書，就被告於發生撞擊前的何時與若干距離，即有預見被害人違規左轉的可能，隻字未提，致無從理解鑑定意見判定被告有疏未注意車前狀況之過失的理由。再以本案而言，被告於發生撞擊前

，是否可能預先注意並觀察到被害人違規左轉的狀態，除涉及被告與被害人之間的相對位置，以及被告與被害人駕駛動力交通工具的速度之外，更因被告與被害人分別在不同車道，彼此間不僅有分隔島相隔，且有另一輛小客車橫隔於被告與被害人之間，進而影響或阻礙被告觀察或注意被害人行駛動態的可能與機會，尤其，依案發現場處於綠燈行駛的狀態，且現場的標誌、標線與號誌，是禁止行駛於外側的慢車道之汽機車進行左轉彎，被告應可信賴交通參與者遵守道路交通規則，不會有汽、機車違規從外側的慢車道，侵入其前方的車道，進而將注意力集中在自己前後或左方的行駛動態。因為人的注意能力是有限的，汽車駕駛人即使付出全部的注意力，持續注視觀察前方的路況，有時仍會錯過某些重要的路況訊息。因汽車駕駛人依道路交通安全規則，不僅要注意車輛前方的號誌、有無障礙物、或與前方車輛保持的安全距離是否足夠，還要隨時注意儀表上的速度，有無超速，注意與旁邊的車輛，是否保持安全的間隔，注意後方有無來車準備超越，或前方與旁邊的車輛是否準備變換車道，是汽車駕駛人要注意的事項與細節繁多，幾乎是要求駕駛人必須作到眼觀四方耳聽八方的程度，如果駕駛人不僅自己要注意遵守道路交通安全規則，還要隨時注意其他交通參與者可能違反道路交通安全規則所可能產生的危險，諸如其他交通參與者闖越紅燈、逆向行駛、跨越中央分隔島、跨越行車分向限制線，或違規左（右）轉彎，並負有採取防免措施的義務，顯然已超出人類注意能力的極限，賦予駕駛人過度的負擔，其結果是只要發生道路交通事故而有人受傷或死亡，汽、機車駕駛人都無可避免的要負過失責任。但是現實上汽、機車駕駛人在竭盡所能注意前後左右的一切情況，不可能又隨時注意是否有人會從對面逆向衝過來，留意旁邊的慢車道的車輛是否準備違規左轉彎而可能侵入自己所行駛的快車道，前方交岔路口是否會有車輛突然逆向或占用來車道駛入，在此情況下，汽、機車駕駛人對於可能的危險，因超出其注意能力

而無預見可能性，也無從避免道路交通事故結果的發生，如此刑法希望藉由處罰過失行為，藉以促使行為人以其原有的能力預見行為可能導致的結果，進而採取迴避措施以避免結果發生的目的，也就無從達成了。而且這樣的責任分配結果，形成實質上的無過失責任，並使被害人自己違反道路交通安全規則且招致可能發生道路交通事故的高度風險，卻因為實際發生道路交通事故時，自己身體受傷或死亡，致使駕駛汽、機車的另一造行為人，必須負擔刑事制裁與民事賠償責任，顯然具有鼓勵交通違規行為參與者之嫌，反不利道路交通安全的維護。由此可知，道路交通安全規則的訂定，是基於風險分配的考量，且現代社會一般人都免不了要參與的道路交通活動，為使參與道路交通的活動，可以在更安全的環境下順暢的運作，因此有必要讓所有參與道路交通者都遵循同一套標準的行為規範即道路交通安全規則，使每個參與交通的行為人均會履行其遵守道路交通安全規則的義務，並相信其他交通參與者也同樣會履行並遵守道路交通安全規則的義務，如此責任的分配，不僅公平，且可以最小成本達到交通活動更安全與順暢的目的，而此即為信賴原則或容許風險的內涵。在被害人闖越紅燈、逆向行駛、跨越中央分隔島或行車分向限制線、未依規定進行左（右）轉彎、行人不經行人穿越道或在禁止行人穿越路段擅自跨越車道的情形，因自己違反道路交通安全規則，引發可能發生道路交通事故的高度風險，被害人的行為已然超越容許的風險，此時只要行為人沒有違反道路交通安全規則的具體行為規範義務（不包括道路交通安全規則第94條第3項，理由詳如後述），行為人即可主張信賴原則，不用對其未因應被害人的違規行為所招致道路交通事故發生的危險，採取適當反應以防止或避免道路交通事故結果發生的行為，被評價為不法的過失行為。說得更精確一點，就是行為人在駕駛汽、機車行駛於道路的過程中，並不必隨時假設或注意會有諸如被害人闖紅燈、逆向行駛、跨越中央分隔島或行車分向限制線、不依規定進行左

（右）轉彎、不經行人穿越道或禁止行人穿越路段擅自跨越車道等違反道路交通安全規則的異常狀況，因此行為人事先並未注意上開可能的異常狀況，以致發生時，來不及採取迴避措施，進而發生道路交通事故，也不會被認定有疏未注意的過失。

㈤以本案而言，被告駕車行駛在彰化縣○○鄉○○路的快車道由東往西方向行駛，客觀上即無證據有不遵守號誌、超速、不當變換車道或超車等違反道路交通安全規則的行為，基於人的注意能力有其極限的現實考量，本不應苛責被告於駕車過程中，要隨時注意禁止左轉的外側道的車輛，會擅自違規侵入自己車道所可能產生的風險，並課予被告負有採取措施以迴避可能發生道路交通事故的義務，揆諸前揭說明，應認本案被告對於本件道路交通事故之發生，可以主張信賴原則，對於其未能採取措施避免撞擊未依規定左轉彎而侵入被告車道的被害人乙事，無庸負過失責任。況且，彰化縣○○鄉○○路為同向三線車道的道路，由內而外，2線快車道各寬3.5公尺、慢車道寬5.2公尺，合計12.2公尺，已如前述，以一般駕駛動力交通工具的經驗，被告的注意應會集中在與其車輛可能接觸的事物上，諸如最內側的快車道上之車輛，是否有要變換車道的舉動，前方有無車輛或準備減速或停止，其未花費心力注意以分隔島相隔的慢車道上的交通動態，毋寧是正常的現象；另現實生活上，道路上不可能只有被告駕駛的汽車與騎乘機車行駛於慢車道上的被害人，而是永遠有其他交通參與者存在，可能是在其他車道的汽、機車，也可能路旁的數個行人，被告於駕車過程中，因無法未卜先知，獲悉被害人事後會採取違規左轉的危險舉動，而不可能將注意力一直集中在被害人身上，而置其車前或其他車道的交通參與者的活動於不顧，致危及自己行車安全的危險。縱使被告在發生撞擊前，在其駕駛車輛逐漸接近肇事地點的過程中，曾有機會觀察到慢車道上的被害人，除非能證明被告在駕駛車輛接近的過程中，已經可以發現被害人在最外側的慢車

道上，準備違規進行左轉彎而要跨入被告的車道，且被告係在有充分的反應時間與距離的情況下，卻仍然未採取任何的迴避措施，始能認被告有疏未注意車前狀況的過失。否則，單純以被告在駕駛過程中可能可以觀察到慢車道的被害人，因當下仍無從預見在慢車道上的被害人的下一個舉動，會不顧危險，違規進行左轉彎，或是準備違規進行左轉彎的被害人，會繼續穿越車道至侵入被告前方的車道，因為在繁忙的交通環境中，除了等候車輛或其他原因而滯留原地的行人外，幾乎沒有一個交通參與者會處於定點不動，在行駛中的被告，又無法只注意慢車道上的被害人行駛狀態，而不顧其前方車況與其他交通參與者的行駛動態，當然不能以被告曾有機會觀察到或已經觀察到慢車道的被害人，並且最後發生道路交通事故時，被告未能採取迴避措施的結果，籠統指摘被告未注意車前狀況。因此，除非能證明被告駕車行駛途中，在其可能採取反應措施的時間與距離，就已經發現被害人準備從外側的慢車道上違規進行左轉彎的可能，始能論斷被告有疏未注意的過失，否則，被告在其餘時間，是否有機會觀察到被害人的狀況，在判斷被告應否就本件道路交通事故的發生，負過失責任一事上，即不具重要性，自不能以假設的方式，猜測或擬制被告在發生撞擊前的駕駛途中，不排除有觀察或注意到慢車道上的被害人存在的情形，遽認被告應就發生道路交通事故的結果，負過失責任。

㈥另外必須說明的是，道路交通安全規則第94條第3項有關於「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況」之規定，不同於道路交通安全規則第90條「駕駛人駕駛汽車，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示，並服從交通指揮人員之指揮」、同規則第93條「行車速度，依速限標誌或標線之規定」、同規則第101條第1項第3款「欲超越同一車道之前車時，須先按鳴喇叭二單響或變換燈光一次，但不得連續密集按鳴喇叭或變換燈光迫使前車允讓」、同規則第102條第1項第7款「轉彎車應讓直行車先行」、同規則第103條第1、2項「汽車

行近未設行車管制號誌之行人穿越道前，應減速慢行」、「汽車行經行人穿越道，遇有行人穿越時，無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過」、同規則第107條「汽車行經坡道，上坡時不得蛇行前進，下坡時不得將引擎熄火，空檔滑行」等規定，具體指出汽車駕駛人在駕駛汽車過程中所面臨的各種狀況（例如遇到號誌、準備超車或轉彎、行經行人穿越道、經過坡道）所應採取的具體行為規範（例如遵守速限、遇到號誌要遵守、超車前要按鳴喇叭或變換燈光、轉彎前要讓直行車先行、行經行人穿越道要減速慢行並讓行人先行通過、上坡不得蛇行、下坡不得將引擎熄火），所謂「應注意車前狀況」，既未具體指示汽車駕駛人在特定具體的情況下，應為或禁止為特定的行為，而屬一般抽象文字的規範，對照刑法第14條第1項就「過失」所為的「應注意並能注意，而不注意」之定義，僅有文字用語修飾的不同，多了「車前狀況」四個字，少了「並能注意，而不注意」八個字，實則意涵相同。因為道路交通安全規則要求汽、機車駕駛人的注意範圍其實並不只限於車輛的前面狀況，而是包括車輛前後左右的周遭狀況，以本案而言，並不是單指注意被害人騎乘機車行駛於外側的慢車道上的車前狀況而已，而是包括被害人在慢車道上準備或可能跨入內側快車道上的狀況，又要求汽、機車駕駛人注意可能發生危險的道路交通狀況，當然係指汽、機車在能力所及的範圍，不可能苛責任何人都不能預見或注意的狀況下，仍要求汽、機車駕駛人對於發生的道路交通事故，依道路交通安全規則第94條第3項規定負過失責任。又違反注意義務的行為，就是「不注意」，所以不注意乃未盡到「應注意」的結果，嚴格言之，並不是過失的要件，準此以言，道路交通安全規則第94條第3項「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況」之規定，其實就是指刑法第14條第1項的「過失」定義。在具體案例事實，如果沒有明確指明行為人疏未注意發現什麼樣的危險狀態（以本案而言，即指有被害人準備違規左轉彎而侵入

被告駕車行駛的車道上之危險），而此一危險在客觀上是可以被預見的（以本案而言，就是被告駕車過程，並無任何障礙物阻礙其視線，在被害人跨入被告的車道之前，以第三人立場客觀觀察結果，是可以發現被害人正在違規左轉），且行為人如用心注意並發現該危險狀態，有充裕時間採取措施避免此一危險狀態實現（以本案而言，就是指被告發現被害人違規左轉時，距離被害人仍有相當的距離，有時間可採取減速慢行，或在後方無來車的情況下，踩煞車停止繼續前進，或最內側車道無其他來車，可以變換車道繞過被害人），籠統以行為人未注意車前狀況由，認定行為人有過失，等於是說「應注意並能注意，而不注意，所以有過失」，換言之，不過是以過失的定義來認定行為人的過失，套套邏輯的循環論證結果，等於是不附理由來認定行為人的過失。因為道路交通安全規則第94條第3項有關「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況」之規定，只是過失的抽象定義規範，並不具有指示行為人在特定具體情況應採取何種交通活動的規範功能，換言之，與要求行為人遵守號誌、應依速限行駛、轉彎車應禮讓直行車，爬坡不得蛇行、下坡不得熄火、行經行人穿越道應減速慢行並讓行人先行通過等具體交通行為準則相較，道路交通安全規則第94條第3項，並不具有行為準則的性質，從而，在有信賴原則適用的場合，行為人自己是否已遵守道路交通安全規則，當指道路交通安全規則第94條第3項以外具有行為準則規範功能的其他規定，不能以行為人違反道路交通安全規則第94條第3項規定為由，排除信賴原則的適用。蓋如前所述，道路交通安全規則第94條第3項，其實就是過失的概念規範，而信賴原則是過失的下位概念或子原則，其功能是用來判斷行為人是否有能力預見危險狀態的存在（在有信賴原則的適用下，因被害人的交通違規行為，是屬於異常的交通危險狀況，除非有特別的情況，一般而言會認定行為人無庸超出其注意能力範圍去發現此一異常危險狀態），如果可以行為人違反道路交通安全規則第94條第3

項的規定，來否定信賴原則的適用，等於是用過失的概念來否定信賴原則的適用，其結果是信賴原則的概念，完全喪失其應有的功能，在具體個案中，也不可能出現適用信賴原則的情形，進一步言之，過失概念在交通事件中，將被空洞化為無過失的結果責任，只要發生道路交通事故結果，且發生被害人受傷或死亡的事實，汽、機車的駕駛人都要負刑事責任，如此適用法律的結果，會在無形中強化闖紅燈、逆向行駛、違規左轉或右轉，在禁止行人穿越路段闖越車道的被害人，享有違反道路交通安全的權利，因為不論被害人是否遵守道路交通安全規則，只要有受傷或死亡的結果發生，汽、機車駕駛人都要受到刑事制裁，藉由道路交通安全規則分配汽、機車駕駛人、行人各應負擔風險責任與應遵守的行為義務，將無法發揮其功能與效用，對於道路交通安全的維護，毫無助益。本院因而不採違反道路交通安全規則第94條第3項規定，即無信賴原則適用的見解，附此敘明。

七、綜上所述，本件被害人死亡結果，確係因被告駕車撞擊被害人所致，對被害人之親屬而言，必定深感痛苦不已，雖屬憾事，然被告究否涉犯刑事業務過失致人於死罪責，仍應依證據認定。本件車禍發生之經過，係因被害人騎乘機車行駛於設有禁止左轉、機慢車兩段左轉標誌、實體寬式快慢車道分隔島之龍舟路右側車道上，未依標誌指示逕行左轉，致遭正常行駛於直行車道之被告車輛撞擊等情，業經本院認定如前，則基於信賴原則，既難認被告得以預見被害人上開違規之行車動態，亦難認被告有充分餘裕得以防備，並採取必要之安全措施，以避免本件交通事故之發生，自難苛責令被告負過失責任。而公訴意旨所舉的各項證據，除交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會【彰化縣區0000000案】鑑定意見書外，並無任何證據指出被告就本件道路交通事故，有違反注意義務而構成過失。前述交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會的鑑定意見書，雖然認定被告駕車，因疏未注意車前狀況適採安全措施，為肇事次因，但鑑定意見書

並未具體敘明認定被告疏未注意車前狀況的具體理由，諸如依照案發當時的狀況，被告應該在距離被害人多遠之前，就可以觀察並發現到違規左轉的被害人，卻因疏忽而未觀察到？被告觀察到違規左轉的被害人時，尚有多少的反應時間與距離，可以採取迴避措施？以及被告面臨被害人違規左轉而侵入到自己前方車道時，被告所能採取的有效迴避措施，究竟為何？等等事項，均付之闕如，遑論詳細說明認定前開事項之依據與證據。在此情況下，本院自難僅憑「只有結論，沒有理由」的鑑定意見書，遽為被告不利之認定。退步言之，縱認交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會的鑑定意見書認定被告有未注意車前狀況之過失，有其合理根據，然本案被告駕駛車輛是否有過失一節，經先後送交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會、交通部公路總局車輛行車事故鑑定會覆議會、國立交通大學進行等3個專業鑑定單位鑑定結果，但除交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會的鑑定意見認為被告駕駛有未注意車前狀況的過失外，其餘兩個專業鑑定單位，則均認為本件道路交通事故之發生，被告並無肇事因素，而交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會的鑑定意見，與其餘兩個專業單位的鑑定結果不同，既然沒有證據顯示交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會的鑑定方法或過程，較其餘兩個鑑定單位即交通部公路總局車輛行車事故鑑定會覆議會與國立交通大學，更為科學、程序更嚴謹、過程更細膩，也沒有任何證據可以證明交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會的鑑定結果，通常較交通部公路總局車輛行車事故鑑定會覆議會、國立交通大學的鑑定結果，更為精確，則單純從形式上判斷，有關被告就本件道路交通事故之發生，是否具有過失乙事，交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會與另外兩個專業鑑定單位的看法，彼此南轅北轍而截然不同，自難僅因其中一個鑑定單位採取被告具有未注意車前狀況的看法，就可以認為被告就本件道路交通事故具有過失一事，已達毫無合理懷

疑之程度，而可認定被告就本件道路交通事故之發生，具有過失。此外，公訴人亦未舉出其他積極證據以資證明被告確有業務過失致死之行為，揆諸前揭說明，現存之證據既然不足為不利於被告事實之認定，即應為被告有利之認定，依法自應為被告無罪之諭知。原審以被告犯罪不能證明，而依刑事訴訟法第301條第1項規定，諭知被告無罪之判決，經核並無不合，應予維持。

八、檢察官上訴意旨略以：㈠交通部公路總局彰化縣區車輛行車事故鑑定會函所附之鑑定意見書認為被告未注意車前狀況，而嗣後之交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會覆議意見書則改稱被告駕車行經管制號誌燈號交岔路口，在有實體分隔之左側中線(直行）車道於綠燈號誌直行時，突遇被害人車由其右側有實體分隔之右側（直行、右轉）車道（設有禁止左轉及機慢車兩段式左轉標誌)駛出逕自左轉進入其行向之車道，猝不及防難以防範，該覆議意見書針對被告有無注意車前狀況部分，漏未提及，原審逕援以佐證被告無過失之依據，難謂妥適。㈡另本件可依據被告車輛之行車紀錄器畫面所示時間以及行經距離去換算出被告車輛在案發前之時速，然交通大學卻一紙函文說明無法判斷被告肇事時速是否超過70公里，並未敘明何以無法從客觀行車紀錄器畫面去做推算，原審對此應調查之證據未予調查，僅憑交通大學函文以及被告供述，遽認被告符合信賴原則、本件碰撞不足讓被告反應並採取必要措施故被告毫無過失可言等情，恐嫌速斷。故原判決認事用法，尚嫌未洽，請將原判決撤銷改判等語。經查：

㈠交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會覆議意見已載明（見原審卷第24頁反面），本件道路交通事故之發生，係因被害人騎乘機車，從被告右側且隔著分隔島的慢車道，違規左轉彎的突發狀況，致被告「猝不及防」難以防範，已明白揭示本件道路交通事故之發生，對被告而言，要屬難以防範的突發狀況，而非因被告疏未注意車前狀況所致，檢察官以前

詞指摘原判決，尚屬無據。何況，國立交通大學的函文與鑑定意見書（見原審卷第76頁、第94頁、第97頁），亦說明被害人案發當日，從龍舟路的外側慢車道，違規左轉的行為，迄至遭被告撞擊時止，僅約2秒，被告完全欠缺足夠的反應時間，而可認本件道路交通事故之發生，並非因被告疏未注意車前狀況所致，則原審援引這兩份鑑定意見為被告有利之認定，難認有何不妥。

㈡又本院依檢察官的聲請，就被告於案發當日的行車速度，送國立交通大學進行鑑定的結果，認被告於案發當日駕駛車輛在肇事路口前上游40餘公尺間的行駛速度為每小時26.65至29.15公里之間，此有國立交通大學行車事故鑑定意見書1份附卷可證（見本院卷第115頁），而依卷附道路交通事故調查報告表㈠的記載，肇事路段的速限為每小時70公里（見相字卷第13頁），是被告於案發當日駕駛車輛，確無超速行駛之過失，亦堪認定。檢察官僅憑臆測，懷疑被告於案發當日，可能存有超速行駛之過失，進而指摘原判決不當，亦屬無憑。

㈢國立交通大學行車事故鑑定意見書，採用煞車阻力係數0.75，且以時速70公里的速度，計算出汽車煞停時間為2.64秒（計算式＝70÷　3.6x0.75x9.8】），加計一般駕駛人遭遇無預警之交通險境時，需1.6秒完成感識與反應，故被告於案發當日需4.24秒（計算式＝1.6秒＋2.64秒）的反應時間，始可能適當採取迴避措施。又被告另經鑑定，其於案發當日的行車速度為每小時26.65至29.15公里之間，依前述計算公式即（26.65÷　3.6x0.75x9.8】）或（29.15÷　3.6x0.75x9.8】），予以計算結果，被告所需煞停時間為1.0072秒至1.1017秒，加計一般駕駛人遭遇無預警之交通險境時，需1.6秒完成感識與反應，故被告於案發當日需2.6072秒至2.7017秒（計算式＝1.6秒＋1.0072秒或1.6秒＋1.1017秒）的反應時間，始可能適當採取迴避措施，因本案被告發現被害人違規左轉彎時起，迄至被害人遭撞倒地，不過僅有2秒

的時間，被告縱使行車速度非快，在不足2.6秒的反應時間的情況下，要求被告能採取有效的迴避措施，自屬過苛。尤其，被告駕駛的車輛，乃體積龐大且重量甚種的聯結車，此種車輛的煞停時間，通常較一般小客車更久，以前述公式計算的煞停時間，對被告未必公平。況且，肇事路段的速限為每小時70公里，以此計算的煞停時間加計1.6秒所得出的4.24秒反應時間，不能因被告實際上的行車速度不足每小時70公里，而認被告所需的反應時間，可能不需4.24秒。理由在於，依法原可按速限以每小時70公里的速度行駛所需的反應時間4.24秒，因行為人或被告的個人因素或考量（例如覺得自己反應比較慢、車輛笨重或車輛煞車不夠靈敏等等，而降低行駛速度），以為自己爭取更多的反應時間，此種利益，應歸由行為人或被告享有，而不應歸由另一造肇事者享有，否則，將形成對重視行車安全的駕駛者的懲罰，而不公平。以本案而言，如果被告行車速度，並非是每小時26.65至29.15公里之間，而是按速限即每小時70公里的速度來行駛，因其速度乃案發當時速度的2至3倍，其對附近的交通參與者所可能造成的潛在危險或威脅更大，但因行車速度越快，所需煞停時間越長，據此計算出的反應時間為4.24秒，因與本案被告發現被害人時起至被害人遭撞時僅2秒時間，相差過遠，而可明顯認定被告來不及採取任何的迴避措施。但被告基於慎重與小心的心理，降低自己的行車速度，而以每小時26.65至29.15公里之間的速度，緩慢行駛，其對附近的交通參與者所可能造成的潛在危險或威脅較小，但因行車速度越慢，所需煞停時間越短，據此計算出的反應時間不足3秒，因與本案被告發現被害人時起至被害人遭撞時僅2秒時間，極為相近，容易產生被告可能來得及採取迴避措施的不公平現象。因為被告於案發當時，降低自己的行車速度，不論是考量自己反應的能力，或是擔心所駕駛車輛過於笨重，其謀求道路交通安全的用意，確值鼓勵，其因此為自己爭取的反應時間，不應歸由被害人享有，故有關認定本件道路交通

事故之反應時間，不能按被告實際駕駛車輛的速度，予以衡量，而應以4.24秒，作為標準，始具合理性。準此以言，依前述國立交通大學的鑑定意見與原審及本院勘驗行車紀錄器錄影檔案結果，因被告發現被害人違規左轉彎時起，迄至撞擊發生時止，因僅有2秒的時間，遠不及所需4.24秒的反應時間，而難認被告有迴避的可能性。

㈣綜上，檢察官以前揭理由，指摘原判決違法或不當，為無理由，應予駁回。

據上論斷，應依刑事訴訟法第368條，判決如主文。

本案經檢察官王元郁提起公訴，檢察官陳詠薇提起上訴，檢察官黃智勇到庭執行職務。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　5　　月　　12　　日

刑事第一庭　審判長法　官　江　德　千

法　官　簡　源　希

法　官　高　增　泓

以上正本證明與原本無異。

被告不得上訴。

檢察官得依刑事妥速審判法第9條第1項規定上訴。

如不服本判決應於收受送達後二十日內向本院提出上訴書狀，其未敘述上訴之理由者，並得於提起上訴後二十日內向本院補提理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）「切勿逕送上級法院」。

書記官　黃　美　珍

中　　華　　民　　國　　109　　年　　5　　月　　12　　日

刑事妥速審判法第9條

除前條情形外，第二審法院維持第一審所為無罪判決，提起上訴之理由，以下列事項為限：

一、判決所適用之法令牴觸憲法。

二、判決違背司法院解釋。

三、判決違背判例。

刑事訴訟法第三百七十七條至第三百七十九條、第三百九十三條一款規定，於前項案件之審理，不適用之。